

L'AUTOMOBILE DANS LES GRANDES METROPOLES

SUJET :

Même avant la récente affaire du « Dieselgate » de Volkswagen, la plupart des grandes métropoles mondiales se sont préoccupées de la réduction de la pollution automobile. Avec à la clé tout un panel de moyens techniques ou réglementaires pour réduire l'empreinte automobile et réserver l'accès des centres-villes aux véhicules les plus vertueux tout en l'interdisant aux autres.

THEMATIQUE :

Accusée de quasiment tous les maux, l'automobile traditionnelle fonctionnant avec des moteurs diesel ou essence est aujourd'hui chassée de la plupart des centres-villes avec, parfois déjà, des interdictions pures et simples de circuler.

Voici donc un rapide tour du monde alphabétique des politiques automobiles.

A Amsterdam, d'ici 2030 plus aucune émission ne sera tolérée pour les véhicules voulant accéder au centre-ville où les véhicules diesel sont déjà interdits et les rues quasi piétonnes. Une carte de résident pouvant coûter jusqu'à 600 euros est obligatoire pour pouvoir garer sa voiture. A Berlin, c'est une zone de 88 km² à faible émission qui a été créée dès 2008 dans le centre-ville. Les véhicules diesel et essence ne répondant pas aux critères d'émission en sont bannis. Une douzaine de « super-autoroutes » réservées aux cyclistes sont en chantier.

A Bruxelles, le centre-ville possède la plus grande zone piétonne d'Europe qui s'étend sur plus de 55 hectares et dont l'extension se poursuit. Depuis le début de l'année 2018 les diesels de plus de dix ans sont interdits. A Copenhague, qui s'est engagée à devenir complètement neutre en carbone d'ici 2025, on compte plus de 320 km de pistes cyclables et l'un des plus faibles taux de possession de voiture en Europe. Près d'une trentaine d'autoroutes à vélo vers les banlieues devraient voir le jour dont plus d'une dizaine pour la fin 2018. Parallèlement la limitation de vitesse à 40 km/h s'étend tandis les parkings disparaissent.

A Hambourg il est prévu de réduire dans les vingt prochaines années la place de la voiture en leur interdisant un nombre croissant de zones. Son « réseau vert » d'espaces connectés où les gens peuvent accéder sans voiture devrait couvrir 40% de la ville d'ici 2035. A Londres, depuis 2003, un péage urbain de 12,9 € par jour est appliqué aux véhicules polluants entre 7 h et 18 h du lundi au vendredi, à l'exception des motos, taxis, bus et véhicules utilisant un carburant alternatif. Un nouveau plan urbain intégrant 25 couloirs de circulation destinés aux vélos sur les itinéraires les plus empruntés est en cours de réalisation. L'interdiction du diesel au niveau du pays est annoncée pour 2040.

A Madrid il est prévu d'interdire le centre-ville sur 200 hectares d'ici 2020, tandis que 24 des rues les plus fréquentées de la ville sont repensées pour les piétons. Les amendes pour non-respect se montent à 90 € et le stationnement des voitures polluantes sera plus cher. A Oslo, il est prévu de bannir la voiture du centre-ville en 2019. Le conseil municipal de la capitale

norvégienne a commencé à fermer des places de parking et 56 kilomètres de routes seront remplacés par des pistes cyclables. A Paris, un service de vélos en libre-service Vélib' a été lancé en juillet 2007 et un service équivalent de voitures électriques Autolib' en décembre 2011 afin de remplacer les véhicules particuliers. Depuis juin 2013 les voies sur berges rive gauche ont été fermées aux voitures et les voies rive droite au 1^{er} septembre 2016 afin de les piétonniser.

Depuis juillet 2016 les voitures immatriculées avant 1997 et les deux-roues motorisés d'avant 2000 ne sont plus autorisés dans la ville entre 8 h et 20 h en semaine. La circulation des autres véhicules est régie par les six catégories de vignette Crit'air. De plus, les voitures diesel ne pourront plus rouler dans la capitale à l'horizon 2024 et les véhicules essence d'ici 2030. La création d'une ZBE ou Zone de basses émissions dans un périmètre situé à l'intérieur de l'A86 est également envisagée à l'horizon 2025 par la Métropole du Grand Paris.

Une consultation sur l'avenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides du Grand Paris a d'ailleurs été lancée à la mi-juin pour réduire la pollution aux échéances 2024, 2030 et 2050.